Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/2521

29. 01. 79

Sachgebiet 9

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Erweiterter Verkehrswegeplan für das Zonenrandgebiet
hier: Bericht des Bundesministers für Verkehr 1978 über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes

Einleitung

1. Im Jahre 1967 hat der Bundesminister für Verkehr dem deutschen Bundestag einen „Erweiterten Verkehrswegeplan für das Zonenrandgebiet" vorgelegt (BT-Drucksache V/1498). Nach eingehenden Beratungen — auch über einen ergänzenden Bericht des Bundesministers für Verkehr im Jahre 1968 — hat der Deutsche Bundestag auf Antrag des damaligen Ausschusses für gesamtdeutsche und Berliner Fragen 1969 beschlossen:

   „Der Bundesminister für Verkehr wird aufgefordert, dem Deutschen Bundestag über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes in zweijährigem Abstand ... zu berichten" (BT-Drucksache V/3711).

   Mit diesem Auftrag sollte u. a. eine Kontrolle des Vollzugs des Erweiterten Verkehrswegeplanes und in regelmäßigen Abständen eine Bekräftigung der politisch gewollten Präferenz des Zonenrandgebietes gewährleistet werden.

Durch §§ 1 und 4 des Zonenrandförderungsgesetzes ist die bevorzugte Förderung der Verkehrserschließung und Verkehrsbedienung im Zonenrandgebiet seit 1971 gesetzlich gesichert. Ebenfalls seit 1971 ist durch das Ausbauplangesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen und seine Fortschreibung im Fünfjahresabstand einschließlich der vom Parlament festgelegten Dringlichkeitseinstufung der Straßenmaßnahmen ein wesentlicher Teil des Erweiterten Verkehrswegeplans überholt und die Bedeutung der zweijährigen Berichte zum Zonenrandgebiet verändert. Dies kommt auch in den Anmerkungen des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen zum letzten Bericht zum Ausdruck, insbesondere in dem Wunsch, auch die künftigen Planungen sowie Planungsmethoden in die Berichterstattung aufzunehmen (BT-Drucksache 8/1896).

Der Bundesminister für Verkehr hat daher die bisherige Berichterstattung vollzogener Maßnahmen durch Aussagen zur Planung ergänzt, soweit dies nach dem gegenwärtigen Stand der Arbeiten zur Bundesverkehrswegeplanung möglich ist.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0 22 21) 36 35 51

Über die Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung beabsichtigt die Bundesregierung, den Deutschen Bundestag noch im Jahre 1979 zu unterrichten; sie wird damit Vorschläge zur Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen, welcher der Gesetzesform bedarf, verbinden. Hierbei wird sie auch das Gebot des § 4 Zonenrandförderungsgesetz beachten, wonach die Verkehrserschließung und Verkehrsbedienung im Zonenrandgebiet im Rahmen des Ausbaus der Bundesverkehrswege bevorzugt zu fördern sind. Der vorliegende Bericht und der Bericht zur Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung müssen daher im Zusammenhang gesehen werden. In bezug auf die Planungen nach 1980 muß der vorliegende Bericht deshalb den Charakter eines Zwischenberichtes haben.

2. Ein wesentliches Element der Bundesverkehrswegeplanung ist die gesamtwirtschaftliche Bewertung aller in Frage stehenden Maßnahmen. Sie soll eine Dringlichkeitsreihung ergeben, die sicherstellt, daß die zur Verfügung stehenden Mittel mit möglichst hohem Nutzen eingesetzt werden.

Ein solches Verfahren wurde erstmals bei der Überprüfung des Bedarfsplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 zur Aufstellung des 2. Fünfjahresplanes 1976 bis 1980 angewendet. Umfang und Zielsetzung der Überprüfung des Bedarfsplanes wurden im Bericht des Bundesministers für Verkehr 1976 über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes (BT-Drucksache 8/31) beschrieben. Ergänzend hierzu wird folgendes ausgeführt:

Die Bewertung wurde durchgeführt mit

— verkehrlichen Kriterien,

— raumordnerischen und regionalpolitischen Kriterien,

— weiteren relevanten Kriterien, insbesondere des Umweltschutzes.

Positiv wirkte sich dabei für das Zonenrandgebiet aus, daß

— in Einzugsbereichen von Schwerpunktorten der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" die Einwohnerzahlen in den Verkehrskorridoren mit einer Breite von 40 km bei Autobahnen und von 20 km bei Bundesstraßen erhöht wurden, wobei besonders strukturschwache Gebiete entsprechend den Förderpräferenzen der Gemeinschaftsaufgabe höher gewichtet wurden,

— analoge Gewichtungen bei den die Erschließung und die Anbindung betreffenden Kriterien vorgenommen wurden.

So wurde erreicht, daß im Rahmen des 2. Fünfjahresplanes 4,5 Mrd. DM, das bedeutete 25 v. H. der disponiblen Mittel, in strukturschwache Räume, an denen das Zonenrandgebiet wesentlichen Anteil hat, umgelenkt wurden; vgl. auch Raumordnungsbericht 1978 der Bundesregierung (BT-Drucksache 8/2378, S. 42).

Für die Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung wird derzeit ein neues Bewertungsverfahren entwickelt, das verkehrszweigübergreifend angelegt ist. Dabei werden alle projektbedingten Vor- und Nachteile geplanter Bundesverkehrswegeinvestitionen in Form von Nutzen und Kosten einander gegenübergestellt. Einzelheiten des Bewertungsverfahrens werden z. Z. zwischen den Bundesressorts und mit den Ländern erörtert. Die Belange des Zonenrandgebietes werden auch hierbei besonders berücksichtigt.

Bei der Einbeziehung regionalwirtschaftlicher Vorteile der Verkehrswegeinvestitionen ist vorgesehen, neben den Beschäftigungseffekten (während der Bauphase und der späteren Betriebsphase) vor allem die Verbindungseffekte und Erschließungseffekte zu ermitteln und zu berücksichtigen.

a) Den Ermittlungen der Verbindungsnutzen werden mittlere Reisezeiten zwischen benachbarten zentralen Orten zugrunde gelegt. Danach werden Verbesserungsmaßnahmen um so höher bewertet,

   — je länger die derzeitigen mittleren Fahrzeiten sind und

   — je höher die Förderungswürdigkeit der regionalen Arbeitsmärkte im Rahmen der Wirtschaftsförderung gesetzt ist.

   Dies wird sich im Zonenrandgebiet positiv auswirken, da dort sowohl im Mittel höhere Reisezeiten zwischen zentralen Orten und den benachbarten Oberzentren als auch höhere Regionalpräferenzierungen vorliegen.

b) Der Erschließungseffekt wird quantifiziert durch die Verbesserung der Erreichbarkeit in Minuten Fahrzeit durch Netzverbesserungen oder -ergänzungen.

   Auch dieser Nutzen wird mit dem entsprechenden Gewicht der regionalen Wirtschaftsförderung präferenziert, so daß das Zonenrandgebiet auch hierbei überdurchschnittlich gefördert wird.

In beiden Fällen wird § 4 Zonenrandförderungsgesetz dadurch Rechnung getragen, daß die im übrigen Bundesgebiet anzuwendenden gestaffelten Förderungsgewichte um ein Drittel angehoben werden. Die Obergrenzen werden z. Z. noch diskutiert.

Gemäß Beschluß des Deutschen Bundestages vom 22. Januar 1969 — Drucksache V/3711 — zugeleitet mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr — A 26/20.70.30/79 — vom 24. Januar 1979

I. Grenzübergänge zur DDR und CSSR

In den Jahren 1976 und 1977 sind zu den bestehenden keine weiteren Grenzübergänge zur DDR und zur CSSR hinzugekommen; die CSSR hat jedoch eine Erweiterung des Grenzübergangs Waidhaus in Aussicht genommen. Der Pkw-Verkehr in die DDR hat, nachdem er 1974/1975 noch einmal beträchtlich angestiegen war, im Jahr 1977 einen gewissen Sättigungsgrad erreicht.

Ein zusätzlicher Grenzübergang wird entsprechend den Verkehrsvereinbarungen vom 16. November 1978 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR im Zuge der geplanten Autobahnverbindung Berlin-Hamburg den Transitverkehr von und nach Berlin (West) verbessern; er wird aber auch dem Verkehr in grenznahe Kreise der DDR zur Verfügung stehen.

Zur Verbesserung der Bedingungen für den grenznahen Verkehr wurden aus dem Verkehrshaushalt 0,4 Millionen DM Investitionen am Übergang Herleshausen vorgenommen.

Im Zeitraum Januar bis November 1978 reisten 448 134 Personen zu Tagesaufenthalten in den grenznahen Bereich der DDR, also etwa 11 v. H. mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dabei lag der Grad der Pkw-Benutzung zwischen 80 und 90 v.H. Für diesen Verkehrsbereich wird auch in Zukunft mit einem gleichbleibend stabilen Verkehrsaufkommen gerechnet.

Wegen des grenznahen Omnibusverkehrs wird auf Abschnitt IV „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden" verwiesen.

II. Eisenbahnen

Zur Gesamtsituation im Netz der Deutschen Bundesbahn wird auf Anlage 1 verwiesen.

1. 1976 und 1977 wurden folgende Investitionen vorgenommen:
   - zur Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke

     im Bundesgebiet insgesamt rd. 265 Millionen DM

     im Zonenrandgebiet 68,7 Millionen DM.

     Zur Verteilung auf die Zonenrandländer wird auf Tabelle 1 verwiesen, eine Zusammenstellung der Einzelmaßnahmen enthält Tabelle 2;
   - für sonstige bedeutsame Vorhaben einschließlich des Ausbaus von Gleisanschlüsssen

     im Bundesgebiet insgesamt 5 194,8 Millionen DM

     im Zonenrandgebiet 428,4 Millionen DM.

     Zur Verteilung auf die Zonenrandländer wird auf Tabelle 3 verwiesen;
   - für Neubaustrecken und Ausbaustrecken

     im Bundesgebiet insgesamt 374,2 Millionen DM

     im Zonenrandgebiet 23,2 Millionen DM.

     Zur Verteilung auf die Zonenrandländer wird auf Tabelle 4 verwiesen.

Für 1978 zeichnen sich folgende Investitionsausgaben im Zonenrandgebiet ab in Millionen DM:

in \ für	Kreuzungsbauwerke	sonstige Vorhaben	Neu- und Ausbaustrecken
Schleswig-Holstein	11,7	43,5	—
Niedersachsen	7,4	49,5	24,4
Hessen	2,5	58,5	1,7
Bayern	8,4	57,5	—
Zonenrandgebiet insgesamt	30,0	209,0	26,1

Für 1979 und 1980 lauten die derzeitigen Investitionsansätze für Neubaustrecken und Ausbaustrecken wie folgt in Millionen DM:

für	1979	1980
Schleswig-Holstein	—	—
Niedersachsen	45,5	62,5
Hessen	0,8	2,0
Bayern	0,6	0,8
Zonenrandgebiet insgesamt	46,9	65,3

Im vorliegenden Bericht wird gerade auf die Neubaustrecken und Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn eingegangen, weil sie auch für das Zonenrandgebiet von Bedeutung sind.

Die Planungen der DB zum Ausbau des Fernverkehrsnetzes orientieren sich an den großräumig bedeutsamen Achsen, die die gesamträumlichen Verflechtungen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sicherstellen sollen. Es wird erwartet, daß die mit Haltestellen der Neubaustrecken versehenen Gemeinden durch ihre bessere Einbeziehung in den großräumigen Leistungsaustausch erhebliche Entwicklungsimpulse erhalten, die auch weit in ihre Umgebung wirken. An den genehmigten Teilstrecken der Strecke Hannover—Würzburg sind dies die im Zonenrandgebiet gelegenen Städte Göttingen und Kassel. Die nicht an der Neubaustrecke liegenden heutigen D-Zug-Stationen sollen auch künf-

tig mit D-Zügen versorgt bleiben, die sie unmittelbar mit dem Schnellverkehr verbinden werden.

Die Neu- und Ausbaustrecken sind in das vorhandene Streckennetz eingebunden, so daß sich auch für die Reisenden und für die verladende Wirtschaft in revierfernen Gebieten die Reise- und Transportzeitverkürzungen vorteilhaft auswirken werden. Die Entfernungen, die mit Tagesrandverbindungen oder aber auch mit Ein-Tagesreisen überbrückt werden können, werden größer.

2. Zur Stillegung und Umstellung des Eisenbahnverkehrs wird mitgeteilt:

   Die inzwischen weitergeführten Untersuchungen der Netzkonzentration bei der Deutschen Bundesbahn haben zum Kabinettbeschluß vom 14. Juni 1978 geführt. Danach werden die anfänglich für bundesweit rd. 3 000 km Güterstrecken vorgesehenen Stillegungsverfahren nur dort eingeleitet, wo dies aus städtebaulichen und straßenbautechnischen Gründen oder wegen anstehender Investitionen unbedingt notwendig ist. Die Verfahren zur Umstellung von bundesweit rd. 6 000 km Strecken des Schienenpersonennahverkehrs dagegen sollen weiter durchgeführt werden.

   Die Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf Busse schafft eine der Voraussetzungen dafür, daß der Güterverkehr weiter bedient werden kann. Durch die verminderten Aufwendungen können viele Nebenstrecken noch auf Jahre hinaus kostendeckend betrieben werden.

   Zur Auswahl der rd. 6 000 km Strecken ist ein gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren entwickelt und als Entscheidungshilfe herangezogen worden, um für das gesamte Bundesgebiet einen einheitlichen Bewertungsmaßstab anlegen zu können. Dieses Verfahren enthielt einen „Präferenzierungsbonus" für das Zonenrandgebiet. Da das Verfahren aber regionale und streckenspezifische Besonderheiten nur unvollkommen erfassen konnte, wird es bei der endgültigen Entscheidung des Bundesministers für Verkehr (bzw. bei Strecken im Zonenrandgebiet des Bundeskabinetts) nicht mehr herangezogen. Im Hinblick auf diese Entwicklung wird hier auf seine nähere Beschreibung verzichtet.

   Für insgesamt 50 Strecken (rd. 1 300 km), die im Zonenrandgebiet liegen oder das Zonenrandgebiet berühren, sind die für eine Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf Busbedienung vom Bundesbahngesetz vorgeschriebenen Anhörungsverfahren eingeleitet worden. Nach einer Vereinbarung zwischen Bund und Ländern sind in die Anhörungsverfahren Regionalgespräche eingebunden, in denen die geplanten Maßnahmen mit den örtlich beteiligten politischen Instanzen, Behörden und Verbänden erörtert werden. Die vorgetragenen Argumente werden vom jeweiligen Land geprüft und in dessen abschließende Stellungnahme eingearbeitet.

   Die im Rahmen dieses Anhörungsverfahrens für jede einzelne Strecke vom Land abgegebene Stellungnahme wird von der Deutschen Bundesbahn ausgewertet.

   Der Entscheidung des Bundeskabinetts über Anträge der DB auf Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf Busbedienung geht eine intensive Beratung eines interministeriellen Arbeitskreises über die möglichen regionalwirtschaftlichen, raumordnerischen und strukturellen Auswirkungen voraus. Grundlage dieser Beratung ist das Ergebnis des Anhörungsverfahrens.

   Im Berichtszeitraum 1976/77 war über die letzten Stillegungs- und Umstellungsmaßnahmen im Rahmen des „Stufenprogramms" von 1968 zu entscheiden. Dabei wurde im Zonenrandgebiet die Stillegung von 96 km und die Umstellung des Reisebetriebes auf 262 km vom Bundeskabinett genehmigt. In vielen Fällen ist für den Güterverkehr ein mehrjähriger Auslaufbetrieb gewährleistet.

3. Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen hat den Standpunkt eingenommen, das bayerische Zonenrandgebiet werde durch den Bahnhof Würzburg nicht ausreichend an den schnellen Fernzugverkehr angeschlossen. Entsprechendes gelte für den Raum Südost-Niedersachsen mit den Großstädten Wolfsburg, Braunschweig und Salzgitter.

   Die Deutsche Bundesbahn betreibt die Fahrplangestaltung in eigener kaufmännischer Verantwortung. Sie hat zu den aufgeworfenen Fragen die in den Tabellen 6 a und 6 b dargestellten Angaben zusammengestellt. In ihnen sind die über die erreichbaren Verkehrsknoten möglichen Verbindungen dargestellt.

   Der Bundesminister für Verkehr ist der Ansicht, daß eine bedarfsgerechte Anbindung weiter Teile des Zonenrandgebietes bereits erreicht ist. Weitere Verbesserungen ergeben sich durch künftige IC-Anbindungen; auf den 1979/80 erfolgenden Anschluß Braunschweigs wird besonders hingewiesen.

III. Bundesfernstraßen

Vorab wird auf Anlage 2 hingewiesen, in der die Einzelmaßnahmen des Bundesfernstraßenbaus dargestellt sind.

1. Wie in der Einleitung ausgeführt, ist der Ausbau der Bundesfernstraßen gesetzlich geregelt. Dabei umfaßt die Bindungswirkung des Ausbauplangesetzes auch die Dringlichkeit, mit der die einzelnen Maßnahmen durchgeführt werden. Die Dringlichkeit wird vom Gesetzgeber im Abstand von fünf Jahren überprüft. Die erste Überprüfung erfolgte durch das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 5. August 1976 (BGBl. I S. 2093); diese Dringlichkeitsüberprüfung war Grundlage für den 2. Fünfjahresplan für die Jahre 1976 bis 1980 als Teil des Koordinierten

Investitionsprogrammes für die Bundesverkehrswege.

Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen hat für eine Reihe namentlich bezeichneter Maßnahmen Prioritätsverbesserungen gefordert. Soweit es sich hierbei um Maßnahmen handelt, die in dem derzeit gültigen Bedarfsplan als „möglicher weiterer Bedarf" ausgewiesen oder — wie in dem Fall der Weiterführung der Maintalautobahn A 70 von Gefrees bis Schirnding (Bundesgrenze) — in ihm gar nicht enthalten sind, hängt die Bedarfs- und Prioritätsfrage von der laufenden Überprüfung des Bedarfsplans und einer entsprechenden gesetzlichen Regelung ab. Da, wie unter Punkt 2 der Einleitung ausgeführt, die Bewertung verkehrszweigübergreifend ist, wird sie auch konkurrierende Maßnahmen, so auch der Deutschen Bundesbahn, berücksichtigen. Erst die Bewertung *aller* in Betracht kommender Maßnahmen einschließlich neuer Ländervorschläge zum Bundesfernstraßennetz wird es dem Bundesminister für Verkehr ermöglichen, dem Gesetzgeber Vorschläge für neue Prioritäten zu machen.

2. Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen hat ferner angeregt, Bundesfernstraßen im Zonenrandgebiet nicht stufenweise, sondern sofort durchgängig voll auszubauen. Da auch hier die Bindung durch das Ausbauplangesetz zu beachten ist, gelten die vorstehenden Ausführungen entsprechend. Erläuternd ist anzumerken, daß es sich bei dem vorgezogenen Ausbau nur einer Fahrbahn um eine für das Zonenrandgebiet günstige Regelung des geltenden Bedarfsplanes handelt, da sich die Platzziffer einer Maßnahme verbessert, wenn der Quotient aus ermittelter Punktezahl und den gegenüber einem sofortigen Vollausbau niedrigeren Kosten größer wird. Manche Baumaßnahme im Zonenrandgebiet fand allein dadurch Aufnahme in den 2. Fünfjahresplan.

3. Eine Übersicht über die Einzelmaßnahmen des Bundesfernstraßenausbaues in den Jahren 1976 und 1977 ist in Tabelle 7, getrennt nach Bundesstraßen und Bundesautobahnen, aufgelistet. Abweichend von den bisherigen Berichten sind hier jedoch nur solche Maßnahmen aufgeführt, die im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen enthalten sind. Maßnahmen, die aus Global-Titeln finanziert werden, die von den Bundesländern in eigener Verantwortung bewirtschaftet werden, werden nicht mehr aufgeführt.

Im Folgenden werden einige besonders wichtige Baumaßnahmen, die im Berichtszeitraum fertiggestellt bzw. Ende 1977 in Bau waren, unterteilt nach Bundesländern, aufgeführt.

a) **Schleswig-Holstein**

Im schleswig-holsteinischen Zonenrandgebiet wurden in den Jahren 1976 und 1977 rd. 374,8 Millionen DM für Straßenbaumaßnahmen des Bundes ausgegeben.

Im einzelnen sind für den Zeitraum 1976/77 folgende Maßnahmen besonders hervorzuheben:

— A 1 (B 207): Neubau zwischen Lübeck und Oldenburg/Holstein

— A 1: 6streifiger Ausbau zwischen Lübeck und Hamburg

— A 7: Hamburg–Flensburg

b) **Niedersachsen**

Im niedersächsischen Zonenrandgebiet wurden in den Jahren 1976 und 1977 rd. 305,2 Millionen DM für Straßenbaumaßnahmen des Bundes ausgegeben.

Im einzelnen sind für den Zeitraum 1976/77 folgende Maßnahmen besonders hervorzuheben:

— A 2: Anbau von Standstreifen zwischen Braunschweig und Peine

— A 7: Anbau von Standstreifen zwischen Northeim und Göttingen

— B 4: Ortsumgehung Wolfenbüttel

— B 4: Ortsumgehung Braunschweig (Westumgehung)

— B 243: Ausbau im Bereich Osterode–Herzberg

c) **Hessen**

Im hessischen Zonenrandgebiet wurden in den Jahren 1976 und 1977 rd. 208 Millionen DM für Straßenbaumaßnahmen des Bundes ausgegeben. Im einzelnen sind für den Zeitraum 1976/77 folgende Maßnahmen besonders erwähnenswert:

— A 66: Hanau–Fulda

— B 3: Südtangente Kassel

— B 27: Verlegung zwischen Fulda/Bronnzell und Eichenzell/Löschenrode

— B 62: Ausbau in Bad Hersfeld

d) **Bayern**

Im bayerischen Zonenrandgebiet wurden in den Jahren 1976 und 1977 rd. 870 Millionen für Straßenbaumaßnahmen des Bundes ausgegeben.

Im einzelnen sind für den Zeitraum 1976/77 folgende Maßnahmen besonders hervorzuheben:

— A 3: Regensburg–Passau–Linz

— A 6: Heilbronn–Nürnberg–Amberg–Pfreimd

— A 70: Maintal-Autobahn

— A 93: Regensburg–Weiden

Eine Übersicht über die Ausgaben ist in Tabelle 8 enthalten.

Die Verwendung der Mittel für den Bundesfernstraßenbau wird wesentlich durch die Aufwendung für Autobahnen bestimmt. Auto-

bahnen dienen vor allem der großräumigen Verbindung; ihre verkehrlichen und regionalpolitischen Effekte entstehen nicht nur am Ort der Bauleistung, sondern auch an den Verknüpfungspunkten mit anderen Straßen bzw. in den über neue Autobahnen erreichbaren Zielräumen. So wird z. B. durch die Fertigstellung der Autobahn Nürnberg–Heilbronn eine spürbare Verbesserung für das ostbayerische Zonenrandgebiete erwartet, obwohl die Bauarbeiten zur Zeit rund 150 Kilometer vom Zonenrandgebiet entfernt stattfinden.

Dies zeigt, daß die Intensität der Förderung des Zonenrandgebietes durch den Bundesfernstraßenbau nicht am Anteil der im Zonenrandgebiet selbst geleisteten Investitionen am bundesweiten Straßenbauvolumen gemessen werden kann. Auch können Maßnahmen für Durchgangsverkehre und die notwendige befristete Konzentration von Mitteln auf einzelne Großvorhaben, die möglichst schnell verkehrswirksam werden sollen, derartige Anteilsrechnungen verfälschen.

IV. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

1. Auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in der Fassung vom 13. März 1972 fördert der Bund Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Dabei wird jeweils die Hälfte des hierfür zweckgebundenen Aufkommens aus den 6 Pf/l der Mineralölsteuer auf Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des kommunalen Straßenbaus aufgeteilt. Entsprechend dem Haushalts-Struktur-Gesetz vom 18. Dezember 1975 (BGBl I, S. 3091) wurden die GVFG-Mittel ab 1977 um 10 v. H. gekürzt; gleichzeitig wurde das Aufteilungsverhältnis für die Jahre 1977 und 1978 auf 55:45 zugunsten des ÖPNV geändert. Ab 1. Januar 1979 werden die GVFG-Mittel wieder im Verhältnis 50:50 verteilt. Die Länder haben dann die Möglichkeit, bis zu 15 v. H. der für Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus vorgesehenen Mittel für die Finanzierung von ÖPNV-Maßnahmen umzuschichten.

Die Förderung eines Vorhabens aus den Finanzhilfen des Bundes beträgt bis zu 60 v. H. — im Zonenrandgebiet bis zu 75 v. H. — der zuwendungsfähigen Kosten.

Im Bereich des kommunalen Straßenbaus werden die zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend dem Kraftfahrzeugbestand der Länder auf die Länder verteilt. Dabei werden die im Zonenrandgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge 1,25fach bewertet, gegenüber der Einfachbewertung in den anderen Gebieten. Die Länder stellen jeweils für ihre Gebiete in eigener Verantwortung Förderungsprogramme auf. Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Kosten über 5 Millionen DM sind an die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr gebunden.

Für den Bereich des ÖPNV stellt dagegen der Bundesminister für Verkehr aufgrund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen ein einheitliches Förderungsprogramm für das gesamte Bundesgebiet auf.

Die Finanzhilfen des Bundes für den kommunalen Straßenbau sowie für den öffentlichen Personennahverkehr in den Jahren 1976 und 1977 im Zonenrandgebiet sind in Tabelle 9 dargestellt. Ergänzend hierzu schlüsselt Tabelle 10 die Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus, Tabelle 11 die Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs im Zonenrandgebiet weiter auf. Im Jahre 1977 wurden vom Bund 670 Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus und 52 Maßnahmen im ÖPNV gefördert.

Im Vergleich zu den Jahren 1974 und 1975 zeigt die Tabelle 9, daß gemessen an den Zahlen für das gesamte Bundesgebiet mit 2 024,8 Millionen DM für den kommunalen Straßenbau und 2 115,6 Millionen DM für den öffentlichen Personennahverkehr die Förderung des Zonenrandgebietes auch im Berichtszeitraum für Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus bei rund einem Fünftel lag, für Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs ebenfalls etwa gleich geblieben ist.

Im Rahmen der mehrjährigen Finanzplanung sind für die Zonenrandländer für die Jahre 1978 bis 1982 Investitionshilfen in Höhe von insgesamt 2 385,2 Millionen DM vorgesehen.

Sie verteilen sich wie folgt:

Bundesland	1978	1979	1980	1981	1982	insgesamt
Schleswig-Holstein	14,3	12,8	15,6	14,9	13,6	71,1
Niedersachsen	84,4	81,0	76,5	71,5	68,7	382,0
Hessen	175,1	147,6	160,9	163,6	174,9	822,1
Bayern	197,7	229,2	237,4	231,9	213,8	1 110,0
Zonenrand-Länder zusammen [1])	471,4	470,6	490,5	481,8	470,9	2 385,2

[1]) Summen aus nichtgerundeten Werten

Unter anderem sind für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs für die Jahre 1978 bis 1980 folgende Fertigstellungen und neue Maßnahmen zu nennen:

Schleswig-Holstein

— Zentraler Omnibusbahnhof Kiel

— Eisenbahn Altona—Kaltenkirchen—Neumünster

Niedersachsen

— Stadtbahn Braunschweig

— Bahnübergänge Hildesheim und Peine

Hessen

Stadtbahnbetriebshof Kassel-Wilhelmshöhe

Bayern

— Omnibusbetriebshof Bayreuth

2. Die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen setzt vor allem in ländlichen Räumen die Lösung vielschichtiger Probleme raumplanerischer, verkehrlicher, betrieblicher wirtschaftlicher und rechtlicher Art voraus. Die Entwicklung in diesem Bereich des ÖPNV hat die Bundesregierung im Dritten Bericht über die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Neuregelung des § 8 des Personenbeförderungsgesetzes (BT-Drucksache 8/803) aufgezeigt.

   Nach Ansicht der Bundesregierung wird durch den Ausgleich gewisser gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes, der 1979 erstmals voll zum Tragen kommt, die Wirtschaftskraft der Unternehmen nachhaltig gefördert. Hieraus werden sich auch Impulse für weitere Verkehrsverbesserungen im Zonenrandgebiet ergeben.

   Bahn und Post bemühen sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiterhin, im Zonenrandgebiet in Einzelfällen Verkehrsverbesserungen vorzunehmen oder trotz rückläufiger Nachfrage das Verkehrsangebot aufrechtzuerhalten. Der BMV ist bemüht, Verbesserungen durch die Bildung von Regionalgesellschaften zu erreichen.

3. Auch 1976 und 1977 bestanden an folgenden Straßenübergängen zur DDR Omnibuslinien, die vor allem für den grenznahen Verkehr eingerichtet und ausgestaltet sind:

   Lübeck–Selmsdorf

   Lauenburg–Horst

   Bergen–Salzwedel

   Duderstadt–Worbis

   Herleshausen–Wartha

   Mellrichstadt–Meiningen

   Coburg–Eisfeld.

   Um eine bessere Ausnutzung des Verkehrsangebots zu erreichen, sind mit Inkrafttreten des Sommerfahrplanes 1978 einzelne Fahrtenpaare der Omnibuslinie Bergen–Salzwedel bis nach Lüchow und der Omnibuslinie Herleshausen–Wartha bis nach Bad Hersfeld verlängert worden.

   Das Fahrgastaufkommen (nur Einreise in die DDR) der Omnibusverbindungen betrug im Berichtszeitraum 1976 und 1977 rd. 120 000 Reisende.

V. Bundeswasserstraßen und Luftfahrt

1. **Bundeswasserstraßen**

   Das Investitionsvolumen des Bundes für die Bundeswasserstraßen sowie die seewärtigen Zufahrten betrug in den Jahren 1976/77 rd. 1 340 Millionen DM. Die Investitionsanteile des Zonenrandgebietes sind in Tabelle 12 maßnahmenorientiert dargestellt.

   Bis 1980 sind jährlich rd. 780 Millionen DM vorgesehen. Die Verteilung der Investitionsmittel stellt sich nach dem derzeitigen Stand der mittelfristigen Finanzplanung wie folgt dar:

Maßnahme (v. H. im Zonenrand-Gebiet) [1]	Haushaltsansätze in Millionen DM		
	1978	1979	1980
Trave (100)	4,0	7,0	4,5
Nord-Ost-See-Kanal (70)	23,1	28,0	29,4
Elbe-Seiten-Kanal (100)	80,0	42,0	34,0
Mittelland-Kanal-Ost (80)	20,0	24,0	24,0
Main-Donau-Kanal (10)	15,6	15,6	15,6
Elbe-Lübeck-Kanal (100)	4,0	5,5	6,0
Sonstige (100)	10,0	10,0	10,0
Summe Zonenrand-Gebiet	156,7	132,1	123,5

[1]) Die v. H.-Sätze stellen Kostenanteile dar.

   Gegenüber der Berichterstattung im Bericht 1976 (BT-Drucksache 8/31) haben sich folgende Fortschritte ergeben:

   — Vom Gesamtprogramm Nord-Ost-See-Kanal wurden bis Ende 1977 rd. 67 v. H. abgewickelt.

   — Für den Elbe-Lübeck-Kanal sind nunmehr — ab Haushaltsjahr 1977 — jährlich rd. 5 Millionen DM Investitionsmittel eingeplant.

   — Der Elbe-Seiten-Kanal ist seit Juni 1977 wieder in Betrieb; das Verkehrsaufkommen betrug im ersten Betriebsjahr bereits rd. 4 Millionen t.

— Beim Ausbau des Mittellandkanals konzentrierten sich die Arbeiten 1976/77 im Raum Peine, der bis 1980 für den Verkehr mit Europaschiffen (2,5 m abgeladen) an den Hafen Hamburg angeschlossen werden soll. Für das niedersächsische Zonenrandgebiet ist auch der Ausbau der westlichen Abschnitte von Bedeutung. Hier werden die Arbeiten z. B. westlich der Weser fortgesetzt.

— Am Main-Donau-Kanal wurden die Arbeiten fortgesetzt; im Mai 1978 wurde das Teilstück Kelheim/Regensburg in Betrieb genommen. Zur Zeit liegt der Schwerpunkt der Arbeiten zwischen Nürnberg und Kelheim. Die Arbeiten an den beiden Donau-Staustufen Geisling und Straubing wurden begonnen.

2. **Luftfahrt**

Entsprechend dem Ersuchen des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen wird in diesem Bericht erneut zur Frage des Regionalluftverkehrs Stellung genommen.

Regionalluftverkehr in nennenswertem Umfang wird in der Bundesrepublik Deutschland derzeit nur von einer Fluggesellschaft, der in Frankfurt ansässigen Deutschen Luftverkehrsgesellschaft mbH (DLT) durchgeführt. An dieser Gesellschaft hat die Deutsche Lufthansa AG kürzlich eine Beteiligung in Höhe von 26 v. H. des Gesellschaftskapitals erworben. Damit wird eine Stabilisierung auf dem Gebiet des Regional- bzw. Ergänzungsluftverkehrs in der Bundesrepublik angestrebt.

Die DLT fliegt bereits seit Jahren mit finanzieller Unterstützung des Landes Bayern und der regionalen Gebietskörperschaften die im Zonenrandgebiet gelegenen Flugplätze Hof und Bayreuth an. Alle Untersuchungen der letzten Jahre haben ergeben, daß Regionalluftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland nicht wirtschaftlich zu betreiben ist. Danach hängt auch der Fortbestand der Strecke Hof–Bayreuth–Frankfurt weitgehend von der Weitergewährung von Subventionen ab. Die Auffassung der Bundesregierung, sich am Regionalluftverkehr finanziell nicht zu beteiligen, wird unverändert aufrechterhalten.

Dieser Grundsatz gilt auch für die Finanzierung der zur Gewährleistung einer entsprechenden Regelmäßigkeit der DLT-Flüge an den Flugplätzen Hof und Bayreuth benötigten Flugsicherungseinrichtungen und -dienste.

Gleichwohl sind im Jahre 1976 am Flugplatz Hof auf Antrag des Landes Bayern und auf Kosten des Flugplatzhalters Flugsicherungsdienste eingerichtet worden.

Auch in Bayreuth sollen so Flugsicherungsdienste geschaffen werden. Damit soll den besonderen Belangen des Zonenrandgebietes gedient werden.

VI. Förderung des Zonenrandgebietes durch Vergabe öffentlicher Aufträge

Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen hat auf die Bedeutung dieser Art der Förderung im Zusammenhang mit der Durchführung von Verkehrswegeinvestitionen hingewiesen. Hierzu wird folgendes mitgeteilt:

Der Bundesminister für Wirtschaft hat im Bundesanzeiger Nr. 152 vom 20. August 1975 die Neufassung der Richtlinien für die bevorzugte Berücksichtigung von Personen und Unternehmen aus dem Zonenrandgebiet und aus Berlin (West) veröffentlicht. Diese Richtlinien werden im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr voll angewendet. Sie wurden z. B. für den Bereich der Bundesfernstraßen mit dem Allgemeinen Rundschreiben Nr. 16/1975 vom 18. September 1975 eingeführt.

Die Vergabevolumina 1976 und 1977 der Deutschen Bundesbahn sind in Tabelle 13 dargestellt; die Tabelle enthält nicht nur Investitionsausgaben, sondern schließt Beschaffungsaufträge ein. Im gesamten Bundesgebiet wurden 10 700 Millionen DM verausgabt, an denen die Zonenrand-Länder mit 4 513 Millionen DM beteiligt waren. Die Vergabevolumina im Bundesfernstraßenbau für die Jahre 1976 und 1977 sind aus Tabelle 14 ersichtlich. Von den Vergaben im gesamten Bundesgebiet in Höhe von 8 780 Millionen DM entfielen auf das Zonenrand-Gebiet 1 370,7 Millionen DM. Im Bereich der Bundeswasserstraßen lag 1977 die Gesamtsumme der vergebenen öffentlichen Aufträge bei 903,8 Millionen DM; davon gingen 84,5 Millionen DM an Personen und Unternehmen im Zonenrandgebiet.

Tabelle 1

Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke in den Jahren 1976 und 1977

Zonenrandgebiet des Bundeslandes		Zahl der Bauwerke	Gesamtkosten Millionen DM	Ausgaben im Berichtszeitraum: im Zonenrandgebiet Millionen DM	Ausgaben im Berichtszeitraum: insgesamt im jeweiligen Bundesland Millionen DM
		1	2	3	4
Schleswig-Holstein	fertig	3	22,6	13,2	13,3
	in Bau	—	—	—	—
Niedersachsen	fertig	3	11,8	5,7	18,4
	in Bau	3	75,4	37,9	128,4
Hessen	fertig	2	5,3	2,6	8,1
	in Bau	3	13,9	5,6	6,1
Bayern	fertig	5	5,5	3,4	13,6
	in Bau	2	2,1	0,3	13,4
insgesamt	fertig	13	45,2	24,9	53,4
	in Bau	8	91,4	43,8	147,9

Tabelle 2

Zusammenstellung der Investitionen für Eisenbahnkreuzungsbauwerke in den Jahren 1976 und 1977 (s. Anlage 1)

Ort Bezeichnung (Inbetriebnahme)	Bahnlinie	km	Straße	Gesamtausgaben Millionen DM	Ausgaben im Berichtszeitraum Millionen DM	Anteil des Bundes und der DB Millionen DM
1	2	3	4	5	6	7
a) **Schleswig-Holstein**						
(1) Plön (1976)	Kiel—Neustadt	33,212	B 76	10,1	1,1	1,1
(2) Ratekau (1977)	Lübeck—Puttgarden	10,365	L 181	9,5	9,0	6,0
(3) Weding (1976)	Neumünster—Flensburg	162,934	K 85	3,1	3,1	2,1
		164,624				
			Summe	22,6	13,2	9,2
b) **Niedersachsen**						
(4) Bienenbüttel (1976)	Uelzen—Hamburg	118,677	K 1	7,9	1,8	1,2
(5) Vechelde (1977)	Hannover—Braunschweig	47,708	L 475	2,1	2,1	1,4
(6) Königslutter (1977)	Braunschweig—Helmstedt	23,525	L 290	1,8	1,8	1,2
(7) Peine (1978)	Hannover—Braunschweig	35,093	L 412	16,1	9,1	6,1
(8) Hildesheim (1982)	Hildesheim—Goslar	42,748	Goslarsche Straße	52,5	26,1	17,4
		43,496	Feldstraße			
		43,712	Marienburger Straße			
(9) Herzberg (1979)	Seesen—Herzberg	115,692	B 243	6,8	2,7	1,8
			Summe	87,2	43,6	29,0

noch Tabelle 2

Ort Bezeichnung (Inbetriebnahme)	Bahnlinie	km	Straße	Gesamt-ausgaben Millionen DM	Ausgaben im Berichts-zeitraum Millionen DM	Anteil des Bundes und der DB Millionen DM
1	2	3	4	5	6	7
c) **Hessen**						
(10) Obersuhl (1976)	(Halle)–Gunershausen	192,440	L 3248 a	2,1	1,1	0,6
(11) Mecklar (1976)	Frankfurt (M)–Göttingen	160,196	K 1	3,2	1,5	0,5
(12) Eschenstruth (1979)	Kassel–Waldkappel	30,165 31,660	Verlegung B 7	5,8	3,5	1,0
(13) Liebenau (1980)	Warburg–Kassel	301,030 301,418	Verl. Ortsstr.	2,2	1,8	0,2
(14) Lamerden (1980)	Warburg–Kassel	306,715	L 3210	5,9	0,3	0,1
			Summe [1])	19,2	8,2	2,4
d) **Bayern**						
(15) Neuenreuth (1977)	Schnabelwaid–Bayreuth	9,911	B 2	0,7	0,5	0,5
(16) Heining (1976)	Passau–Obertraubling	4,661	Gemeindestr.	3,9	2,3	1,4
(17) Altenschwand (1977)	Schwandorf–Furth i. Wald	12,675	Kreisstraße	0,5	0,4	0,4
(18) Haßfurt (1976)	Bamberg–Rottendorf	32,350	Fußweg	0,1	0,1	0,1
(19) Mainleus (1977)	Bamberg–Hof	57,555	Ortsstraße	0,4	0,1	0,1
(20) Pressig-Rothenkirchen (1979)	Hochstadt–Probstzella	29,632	Ortsstraße	0,9	0,2	0,2
(21) Passau-Vogelau (1979)	Passau–Wels	79,749	Ortsstraße	1,2	0,1	0,1
			Summe [1])	7,6	3,7	2,8

[1]) Summen aus nichtgerundeten Werten

Tabelle 3

Sonstige bedeutsame Vorhaben der DB [1]) in den Jahren 1976 und 1977

Zonenrandgebiet des Bundeslandes		Gesamtkosten Millionen DM	Ausgaben im Berichtszeitraum: im Zonenrandgebiet Millionen DM	Ausgaben im Berichtszeitraum: insgesamt im jeweiligen Bundesland Millionen DM
		1	2	3
Schleswig-Holstein	fertig	44,1	32,4	86,8
	in Bau	26,4	12,0	31,0
Niedersachsen	fertig	164,3	106,4	998,3
	in Bau	56,7	21,9	213,1
Hessen	fertig	125,3	97,4	376,1
	in Bau	141,7	17,0	170,8
Bayern	fertig	144,4	101,9	546,8
	in Bau	93,5	39,4	299,3
insgesamt [2])	fertig	478,0	338,1	2 008,0
	in Bau	318,3	90,3	714,1

[1]) enthalten sind 49,9 Millionen DM der Konjunkturförderungsprogramme und des Programms für Zukunftsinvestitionen

[2]) Summen aus nichtgerundeten Werten

Tabelle 4

Neubaustrecken (NBS) und Ausbaustrecken (ABS)
(s. Anlage 1)

Zonenrandgebiet des Bundeslandes		Gesamtkosten (Preisstand 1975) Millionen DM	Ausgaben in 1976 und 1977 im Zonenrandgebiet Millionen DM	Ausgaben in 1976 und 1977 im jeweiligen Bundesland Millionen DM
		1	2	3
Schleswig-Holstein	NBS	—	—	—
	ABS	—	—	—
Niedersachsen	NBS	2 300,0	7,3	110,0
	ABS	140,0	15,0	17,0
Hessen	NBS	300,0	0,1 [3])	0,8
	ABS	—	—	8,9
Bayern	NBS	—	0,8 [3])	3,3
	ABS	—	—	14,8
insgesamt [1])	NBS	2 600,0 [2])	8,2	114,1
	ABS	140,0	15,0	40,8

[1]) Summen aus nichtgerundeten Werten
[2]) Es handelt sich um die Kosten der auf das Zonenrandgebiet entfallenden Anteile der genehmigten Teilabschnitte
Hannover–Kassel und
Burgsinn–Würzburg
der geplanten Neubaustrecke Hannover–Würzburg.
[3]) Planungskosten und Bodenerkundung

Tabelle 5

1976 und 1977 durchgeführte Umstellungs- und Stillegungsmaßnahmen im Zonenrandgebiet (keine weiteren Genehmigungen im Berichtszeitraum)

(s. Anlage 1)

Lfd. Nr.	Strecke	Land	Zeitpunkt der Entscheidung	Art der Maßnahmen: Stillegung des Gesamtbetriebes von ... bis ...	km	Umstellung des Reisezugbetriebes von ... bis ...	km	Zeitpunkt der Durchführung
1	Malente-Gremsmühlen–Lütjenburg	Schleswig-Holstein	7. 1. 76			Malente-Gremsmühlen–Lütjenburg	17	30. 5. 76
2	Lütjenbrode Süd/Ost–Heiligenhafen	Schleswig-Holstein	21. 1. 76	Abzw. Lütjenbrode Süd-Lütjenbrode	2	Lütjenbrode Ost-Heiligenhafen	5	30. 5. 76
3	Schwarzenbek–Bad Oldesloe	Schleswig-Holstein	4. 2. 76	Trittau–Mollhagen	10	Schwarzenbek–Trittau u. Mollhagen–Bad Oldesloe	36 [1]	30. 5. 76 und 31. 12. 76
4	Celle–Plockhorst	Niedersachsen	27. 2. 71	Wathlingen–Uetze	11			30. 5. 76
5	Langelsheim–Altenau (Oberharz)	Niedersachsen	5. 2. 76	Langelsheim–Altenau	34			30. 5. 76
6	Peine–Edemissen	Niedersachsen	27. 2. 76	Stederdorf–Edemissen	5			30. 5. 76
7	Hilders (Rhön)–Günthers	Hessen	26. 8. 71	Hilders–Günthers	13			1. 5. 77
8	Mellrichstadt–Fladungen	Bayern	9. 9. 75			Mellrichstadt-Fladungen	18 [1]	30. 5. 76
9	Nabburg-Schönsee (Oberpf)	Bayern	7. 1. 76			Nabburg–Schönsee	46	30. 5. 76
10	Bad Neustadt (Saale)–Königshofen i. Grabfeld	Bayern	7. 1. 76			Bad Neustadt–Königshofen	23	30. 5. 76
11	Münchberg–Selbitz	Bayern	4. 2. 76	Schauenstein–Selbitz	6	Helmbrechts–Schauenstein	5 [1]	30. 5. 76
12	Kronach–Nordhalben	Bayern	24. 2. 76			Kronach–Nordhalben	25	30. 5. 76
13	Gemünden(M)–Waigolshausen	Bayern	24. 2. 76			Gemünden (M)–Waigolshausen	40	30. 5. 76
14	Neusorg–Fichtelberg	Bayern	27. 2. 76			Neusorg–Fichtelberg	15	30. 5. 76
15	Coburg–Görsdorf	Bayern	11. 3. 76	Coburg–Görsdorf	15			30. 6. 76
16	Strullendorf–Schlüsselfeld	Bayern	2. 9. 75			Strullendorf–Schlüsselfeld	32	22. 5. 77

[1] Güterzugbetrieb wird nach Genehmigung zur Stillegung befristet fortgeführt.
Anmerkung: Lfd. Nr. 1 bis 6 und 8 bis 15 bereits im Zweijahresbericht des BMV für 1974 bis 1976 erfaßt.

Tabelle 6a

Verkehrsverbindungen des Zonenrandgebietes

— Anschlüsse für das bayerische Zonenrandgebiet —

Stadt	Überregionale Verbindungen		
	direkte Zugverbindungen	Kurswagen-verbindungen	Umsteigeverbindungen
Bad Kissingen 22 000 Einwohner 2 400 Personen pro Werktag Reisenden-umschlag	von München 1 Eilzug nach München 1 E/D-Zug	von/nach Dortmund von/nach Bremer-haven	über Gemünden (Main) — von/nach West-deutschland .... je 5 — von Norddeutschland 2 — nach Norddeutschland 3 über Würzburg — nach Süddeutschland . 8 — von Süddeutschland . 11
Schweinfurt 55 000 Einwohner 3 800 Personen pro Werktag Reisenden-umschlag	1 Schnellzugpaar in Ost-West-Richtung (Stuttgart–Hof, Hof–Würzburg) Eilzug von/nach Stuttgart, Pirmasens, Kaiserslautern und Fulda sowie 1 Zugpaar über Bamberg nach München	von/nach Nord- und Westdeutschland/ Rheinland	über Würzburg — nach Westdeutschland 17 — von Westdeutschland 10 — nach Norddeutschland 14 — von Norddeutschland 11 — nach Süddeutschland . 14 — von Süddeutschland . 13
Bamberg 75 000 Einwohner 12 000 Personen pro Werktag Reisenden-umschlag	1 Schnellzugpaar in Ost-West-Richtung (Stuttgart–Hof, Hof–Würzburg) nachrichtlich: 3 Schnellzug-paare im Verkehr DB/DR, davon 1 Paar über Nürn-berg–München–Italien und zurück Eilzug von/nach Stuttgart, Pirmasens, Kaiserslautern und Fulda sowie 4 Paare über Nürnberg von/nach München	von/nach Nord- und Westdeutschland/ Rheinland von/nach Dresden–Görlitz	über Würzburg — nach Westdeutschland 16 — von Westdeutschland 9 — nach Norddeutschland 13 — von Norddeutschland 1 — nach Südwest-deutschland .... 6 — von Südwest-deutschland 5
Coburg 50 000 Einwohner 5 000 Personen pro Werktag Reisenden-umschlag	von/nach Augsburg–München je ein E/D Zugpaar sowie 2 Eilzugpaare	von München	über Würzburg — nach Westdeutschland 9 — von Westdeutschland 7 — nach Norddeutschland 9 — von Norddeutschland 7 — von/nachSüdwest-deutschland je 6
Hof 55 000 Einwohner 7 000 Personen pro Werktag Reisenden-umschlag	Richtung Würzburg 1 Schnellzugpaar und 5 Eilzugpaare mit Aus-gangs-/Zielbahnhöfen Stuttgart, Pirmasens, Kaiserslautern und Dort-mund	von/nach Dortmund, Wiesbaden, Ham-burg und Bremer-haven	über Würzburg — nach Westdeutschland 4 — von Westdeutschland 5 — nach Norddeutschland 4 — von Norddeutschland 4 — von/nach Südwest-deutschland je 1

noch Tabelle 6 a

Stadt	Überregionale Verbindungen		
	direkte Zugverbindungen	Kurswagenverbindungen	Umsteigeverbindungen
Kulmbach 30 000 Einwohner 4 500 Personen pro Werktag Reisendenumschlag	wie die Stadt Hof	wie die Stadt Hof	wie die Stadt Hof
Bayreuth 70 000 Einwohner 6 000 Personen pro Werktag Reisendenumschlag	von Neuenmarkt–Wirsberg durchgehende Verbindung Hof–Würzburg und damit die gleichen Anschlüsse wie die Stadt Hof außerdem im Ost-West-Verkehr 8 Eilzüge von Westen und 6 Eilzüge nach Westen mit Ziel-/Ausgangsbahnhöfen Konstanz, München und Stuttgart	während der Festspielzeit von/nach Dortmund und Bremerhaven von/nach Straßburg	über Würzburg — von Neuenmarkt–Wirsberg wie die Stadt Hof über Nürnberg — nach Westdeutschland 8 — von Westdeutschland 7 — nach Norddeutschland 5 — von Norddeutschland 6

Tabelle 6b

Verkehrsanbindung des Zonenrandgebietes

— Anschlüsse im Raum Südostniedersachsen —

Stadt	Überregionale Verbindungen [1]) direkte Zugverbindungen	Überregionale Verbindungen [1]) Kurswagenverbindungen
Braunschweig 270 000 Einwohner 22 000 Personen pro Werktag Reisendenumschlag	13 Schnellzugpaare in West-Ost-Richtung Eilzüge mit Zielen Hamburg, Flensburg, Kiel, Norddeich, Emden, Bremen, Osnabrück, Duisburg, Aachen, Frankfurt, Kassel, Göttingen, Amsterdam (NL) und Groningen (NL) Insgesamt umsteigefreie Verbindung mit 40 Großstädten (über 100 000 Einwohner) im Bundesgebiet. Direkter IC-Anschluß ab Jahresfahrplan 1979/80 mit 2 doppelklassigen Zugpaaren	über Berlin nach Malmö nach München (–Salzburg) zum Bodensee nach Lindau/Friedrichshafen
Wolfsburg 130 000 Einwohner 2 250 Personen pro Werktag Reisendenumschlag	4 Schnellzugpaare in West-Ost-Richtung 16 Eilzugpaare in der Relation Braunschweig–Kreiensen 10 Eilzugpaare in der Verbindung nach Hannover (davon 2 Züge bis Rheine und bis Bremen) 10 Nahverkehrszüge in der Verbindung nach Hannover	
Salzgitter 31 Stadtteile mit insgesamt 224 km²		
a) Salzgitter-Lebenstedt 55 000 Einwohner	7 Eilzugpaare, 10 Nahverkehrszugpaare in der Verbindung Braunschweig–Derneburg [2])	
b) Salzgitter-Bad 26 000 Einwohner 2 000 Personen pro Werktag Reisendenumschlag	6 Eilzugpaare der Relation Kreiensen–Braunschweig 1 Eilzugpaar von/nach Frankfurt 1 Eilzugpaar von/nach Aachen 1 Eilzugpaar von/nach Flensburg	von/nach München und Lind
c) Salzgitter-Ringelheim 4 000 Einwohner 1 800 Personen pro Werktag Reisendenumschlag	wie Salzgitter Bad zusätzlich: 10 Eilzugpaare in Relationen nach Norddeich, Amsterdam, Wilhelmshaven und Kiel (nur im Sommer)	Rotterdam/Hoek van Holland Köln Hamburg (nur im Sommer)

[1]) Wegen der dichten Zugfolgen in den direkten Verbindungen zu überregionalen Zentren konnte auf die Darstellung zu zusätzlichen Umsteigeverbindungen verzichtet werden.

[2]) Für die eingleisige Strecke Salzgitter-Drütte/Derneburg ist das Anhörungsverfahren zur Umstellung des Schienenpersonenverkehrs auf Busbedienung eingeleitet worden.

Tabelle 7

Übersicht über die während des Berichtszeitraumes 1976 und 1977 fertiggestellten sowie die Ende 1977 im Bau befindlichen Bundesfernstraßen

(s. Anlage 2)

a) Bundesstraßen

lfd. Nr.	B.-Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgabe 1976/77 (Millionen DM)
1	2	3	4	5
		Schleswig-Holstein		
		a) fertiggestellt		
1	B 199	Verlegung Flensburg–Handewitt	11,1	1,8
2	B 202	Osterrönfeld–Ostenfeld (1,9 km im Bau)	27,2	7,9
3	B 203	Verlegung Eckernförde–Kappeln	29,7	2,4
4	B 503	Sprenge–Dänischenhagen	7,1	4,6
		b) im Bau		
5	B 75	Ausbau in Bad Oldesloe	6,5	3,2
6	B 76	Kiel–Elmschenhagen	11,5	5,8
7	B 76	Verlegung bei Plön (0,6 km fertiggestellt)	35,0	7,0
8	B 404	Ausbau Kasseburg–L 159 (Sachsenwald)	8,1	3,6
		Niedersachsen		
		a) fertiggestellt		
9	B 3	Verlegung bei Salzderhelden	15,0	2,6
10	B 27/446	Waake–Ebergötzen (Reststrecke im Bau)	29,0	11,5
11	B 64	Verlegung bei Dannhausen	8,0	5,5
12	B 65/444	Verlegung südlich Peine	14,4	2,9
13	B 243	Osterode–Herzberg	28,9	15,3
14	B 243/241	Verlegung bei Osterode-Lasfelde (1,1 km im Bau)	100,0	4,7
15	B 444	Verlegung westlich Peine	11,1	2,3
		b) im Bau		
16	B 1	Himmelsthür–westlich Hildesheim (1,1 km fertiggestellt)	7,5	3,6
17	B 3/80	Ausbau in Hann.Münden (0,6 km fertiggestellt)	12,5	0,8
18	B 4	Ortsumgehung Wolfenbüttel	75,0	10,0
19	B 4	Westumgehung Braunschweig (einschließlich Verlegung der B 214)	160,0	26,7
20	B 27	Ebergötzen–Gieboldehausen (2 km fertiggestellt)	9,9	1,9
21	B 27/243	Verlegung bei Scharzfeld (0,7 km fertiggestellt)	51,1	9,5
22	B 64	Verlegung bei Gandersheim (OU)	29,0	4,0
23	B 243	Beseitigung eines Bahnüberganges nördlich Herzberg	4,3	3,6
24	B 404	Verlegung Geesthacht–Eichholz	11,1	2,3

noch Tabelle 7

lfd. Nr.	B.-Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgabe 1976/77 (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)
1	2	3	4	5
		Hessen		
		a) fertiggestellt		
25	B 7	Verlegung zwischen Helsa und Hessisch Lichtenau/Fürstenhagen	10,2	6,2
26	B 27	Ausbau zwischen Eschwege/Strahlshausen und Eschwege/Albungen	5,5	2,8
27	B 40	Verlegung bei Neuhof	7,6	6,7
28	B 249	Verlegung zwischen Eschwege (Niederhone (B 27) und Meinhard/Schwebda)	32,0	6,2
		b) im Bau		
29	B 3 a	Südtangente Kassel	45,0	6,2
30	B 7	Verlegung zwischen Kassel und Kaufungen	22,8	5,0
31	B 7	Verlegung zwischen Kaufungen und Helsa	23,9	4,3
32	B 27	Verlegung bei Bebra (4,4 km fertiggestellt 0,5 km in Bau)	28,5	4,5
33	B 27	Verlegung zwischen Fulda/Bronnzell und Eichenzell/Löschenrod	32,3	8,8
34	B 62	Verlegung bei Friedewald	7,6	1,1
35	B 62/27	Ausbau in Bad Hersfeld	11,4	3,9
36	B 323 *	Verlegung zwischen Homberg (Efze) und Anschlußstelle Homberg (Efze)	21,7	3,0
37	B 458	Verlegung zwischen Dipperz/Friesenhausen und Hilders/Dietges	7,5	0,7
38	B 520	Verlegung zwischen A 44 und Schauenburg/Breitenbach (1,7 km fertiggestellt, 4,5 km im Bau)	13,4	7,2
		Bayern		
		a) fertiggestellt		
39	B 11	Verlegung bei Hochbruck	3,6	3,4
40	B 12	Ausbau in Passau (Lückenschluß zwischen Schanzlbrück und Ilzstadt)	7,2	5,4
41	B 12/388	Ausbau in Passau (Ilzstadtsanierung)	21,6	1,9
42	B 19	Ausbau und Verlegung von Pfersdorf bis Abzweig B 287 Bad Kissingen (6,5 km fertiggestellt, 2,0 km im Bau)	9,0	4,3
43	B 19	Entlastungsstraße in Bad Neustadt an der Saale (1,2 km fertiggestellt, 0,3 km im Bau)	6,2	1,7
44	B 20 *	Verlegung bei Straubing (1. Fahrbahn; 10,9 km fertiggestellt, 0,3 km im Bau)	45,0	26,8
45	B 22	Verlegung bei Rötz	25,2	0,8
46	B 22	Verlegung bei Cham (2,5 km fertiggestellt, 3,9 km im Bau)	27,5	14,8
47	B 173	Verlegung zwischen Sellanger und Selbitz	6,0	2,3
48	B 173	Verlegung zwischen Überkehr und Schwarzenbach	19,0	10,2
49	B 303	Verlegung zwischen Pfaffendorf und Ibind	18,0	9,5

noch Tabelle 7

lfd. Nr.	B.-Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgabe 1976/77 (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)
1	2	3	4	5
		b) im Bau		
50	B 4	Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach	17,0	0,2
51	B 4	Verlegung bei Coburg	26,0	4,0
52	B 4/173	Verlegung bei Breitengüßbach	15,0	6,2
53	B 15 (A 93)	Neustadt (WN) bis Windisch-Eschenbach (1. Fahrbahn)	29,7	12,4
54	B 15 (A 93)	Verlegung bei Rehau (1. Fahrbahn)	22,2	4,1
55	B 16*	Verlegung Regensburg bis Wenzenbach (2,3 km fertiggestellt, 5,0 km im Bau)	19,2	9,8
56	B 22	Ausbau von Unterneuses bis Bamberg	5,5	0,2
57	B 26	Ausbau in Schweinfurt	6,2	0,9
58	B 85	Verlegung zwischen Passau/Hacklberg (Schanzlbrücke) und Patriching	43,5	14,4
59	B 85	Verlegung bei Tittling	10,0	0,4
60	B 85*	Verlegung bei Schwandorf (Nordumgehung)	18,5	9,2
61	B 85	Verlegung Bayreuth–Unterbrücklein	9,0	1,4
62	B 287	Ausbau zwischen Euerdorf und Bad Kissingen	7,0	0,9
63	B 289/85	Verlegung bei Kulmbach (2,2 km fertiggestellt, 3,4 km im Bau)	27,8	11,7
64	B 303	Verlegung zwischen Marktredwitz und Arzberg	15,0	0,4

b) Bundesautobahnen

lfd. Nr.	Nr. der BAB	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgaben 1976/77 (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)
1	2	3	4	5
		Schleswig-Holstein		
		a) fertiggestellt		
65	A 7	Hamburg–Flensburg (Anschlußstelle Schleswig/Jagel–Schleswig (B 201); 7,6 km	44,0	19,3
66	A 7	Hamburg–Flensburg (Tarp–Harrislee); 14,3 km	60,0	11,4
		Bemerkungen:		
		Von der insgesamt rd. 144 km langen Strecke standen dem Verkehr bis Ende 1977 rd. 126 km zur Verfügung. Die Gesamtstrecke ist am 13. Juni 1978 dem Verkehr übergeben worden.		

noch Tabelle 7

lfd. Nr.	Nr. der BAB	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgabe 1976/77 (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)
1	2	3	4	5
		b) im Bau		
67	A 1	Hamburg–Lübeck (sechsstreifiger Ausbau; auf Teilstrecken bereits fertiggestellt); 64,1 km	350,0	54,1
68	A 1	Lübeck–Heiligenhafen (nördlich Neustadt–Lensahn); 8,3 km	37,0	11,8
		Bemerkungen: Mit den Bauarbeiten für diesen Abschnitt wurde 1976 begonnen		
69	A 7	Hamburg–Flensburg (Anschlußstelle Flensburg/ Harrislee–Ellund; dt/dän. Grenze); 3,5 km	12,0	6,1
70	A 7	Hamburg–Flensburg (Schleswig [B 201]–Tarp); 14,4 km	50,0	28,1
71	A 24	Hamburg–Berlin (AK Hamburg/Ost–Tangentenring Hamburg); 3,7 km	14,2	5,7
		Niedersachsen		
		a) fertiggestellt		
		Fehlanzeige		
		b) im Bau		
72	A 39	Wolfsburg–Salzgitter (Stellfelde–Fallersleben; 1 km fertiggestellt); 2,0 km	21,5	6,9
		Bemerkungen: Die Grunderneuerung der Betriebsstrecken im Zuge der A 2 (Hannover–Helmstedt) und der A 7 (Hannover–Kassel) mit gleichzeitiger Verbreiterung und teilweisem Ausbau auf 6 Fahrstreifen wurde und wird programmgemäß fortgesetzt.		
		Hessen		
		a) fertiggestellt		
		Fehlanzeige		
		b) im Bau		
73	A 7	Kassel–Bad Hersfeld (sechstreifiger Ausbau; auf Teilstrekken bereits fertiggestellt); 58,2 km	344,6	47,1
		Bayern		
		a) fertiggestellt		
74	A 73 *	Bamberg–Nürnberg (Baiersdorf/Süd–Erlangen/Werker); 4,0 km	14,5	11,3
75	A 93 *	Regensburg–Weiden (Anschlußstelle Pfaffenstein–Anschlußstelle Regensburg/Nord); 2,7 km	86,3	36,0
76	A 93 *	Regensburg–Weiden (Anschlußstelle Klardorf–Lindenloh); 10,3 km	45,3	12,8

noch Tabelle 7

lfd. Nr.	Nr. der BAB	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgabe 1976/77 (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)
1	2	3	4	5
		b) im Bau		
77	A 3*	Regensburg–Passau (Anschlußstelle Rosenhof–Straubing); 29,5 km	149,0	15,9
78	A 3	Regensburg–Passau (Anschlußstelle Iggensbach–Passau/West); 20,9 km	120,0	57,9
79	A 3	Regensburg–Passau (Passau/West-Neuhaus [B 12]); 19,3 km	146,6	38,0
		Bemerkungen: Mit Hilfe des „Programmes für Zukunftsinvestitionen" wird der Vollausbau der Gesamtstrecke ermöglicht. Von der gesamten Länge von rd. 124 km waren bis Ende 1977 21 km fertiggestellt und rd. 70 km im Bau. Die Gesamtstrecke wird voraussichtlich 1982 dem Verkehr zur Verfügung stehen.		
80	A 6*	Nürnberg–Pfreimd (Amberg/Kastl–Amberg/Ost, 1. Fahrbahn); 16,6 km	51,0	10,3
81	A 70	Schweinfurt–Bamberg (Weyer–Horhausen; 1. Fahrbahn); 8,8 km	31,2	5,0
82	A 73*	Bamberg–Nürnberg (Anschlußstelle Forchheim/Nord–Baiersdorf/Nord); 7,5 km, davon 3,5 km fertiggestellt	50,0	14,6
83	A 92	München–Deggendorf (Sautorn–Anschlußstelle Deggendorf); 10,1 km	40,0	26,7
84	A 93*	Regensburg–Weiden (Anschlußstelle Regensburg/Nord-Anschlußstelle Klardorf); 26,6 km	132,5	25,0
		Bemerkungen: Gegen die Linienführung der A 93 durch das Regental nördlich von Regensburg wird derzeit geklagt. Mit den eigentlichen Bauarbeiten auf dieser Reststrecke kann infolgedessen noch nicht begonnen werden. Der Zeitpunkt für die Fertigstellung der Gesamtstrecke ist deshalb offen.		

* Die mit * bezeichneten Maßnahmen liegen nicht im Zonenrandgebiet, sie haben jedoch für dessen Verkehrsanbindung erhebliche Bedeutung.

Tabelle 8

Ausgaben für Straßenbaumaßnahmen im Zonenrandgebiet in den Jahren 1976 und 1977

Bundesland	Gesamtausgaben Millionen DM	Anteil Zonenrandgebiet Millionen DM
	1	2
Schleswig-Holstein	480	375
Niedersachsen	1 334	305
Hessen	1 452	208
Bayern	2 495	870
insgesamt ...	5 761	1 758

Tabelle 9

Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in den Jahren 1976 und 1977

Bundesland	Kommunaler Straßenbau		Öffentlicher Personennahverkehr		GVG-Mittel im Zonenrandgebiet insgesamt Millionen DM (Sp. 2+4)
	Gesamte Maßnahmen des Landes nach dem GVFG Millionen DM	Maßnahmen im Zonenrandgebiet Millionen DM	Gesamte Maßnahmen des Landes nach dem GVFG Millionen DM	Maßnahmen im Zonenrandgebiet Millionen DM	
	1	2	3	4	5
Schleswig-Holstein	89,9	75,1	18,1	16,0	91,1
Niedersachsen	282,8	99,8	130,8	28,8	128,6
Hessen	204,4	59,6	302,1	5,9	65,5
Bayern	387,2	111,7	389,6	12,5	124,2
insgesamt [1]) ...	964,2	346,1	840,6	63,2	409,4

[1]) Summen aus nichtgerundeten Werten

Tabelle 10

Kommunaler Straßenbau im Zonenrandgebiet

— Finanzhilfen des Bundes gemäß GVFG in den Jahren 1976 und 1977 —

Bundesland	Finanzhilfe im Zonenrandgebiet			Gesamte Finanzhilfe im Bundesland Betrag Millionen DM
	Summe Betrag Millionen DM	in kreisfreien Städten Betrag Millionen DM	in Landkreisen und kreisangehörigen Gemeinden Betrag Millionen DM	
	1	2	3	4
Schleswig-Holstein	75,1	25,8	49,3	89,9
Niedersachsen	99,8	39,5	60,4	282,8
Hessen	59,6	14,7	44,9	204,4
Bayern	111,7	23,6	88,1	387,2
Summe [1]) ...	346,1	103,5	242,7	964,2

[1]) Summen aus nichtgerundeten Werten

Tabelle 11

ÖPNV-Maßnahmen im Zonenrandgebiet

— Finanzhilfen des Bundes gemäß GVFG in den Jahren 1976 und 1977 —

Bundesland	Straßenbahnmaßnahmen Millionen DM	Zentrale Omnibusbahnhöfe Millionen DM	Park-and-Ride-Anlagen Millionen DM	Omnibusbetriebshöfe Millionen DM	Nichtbundeseigene Eisenbahnen Millionen DM	Zuschüsse zu den Kosten der DB für Bahnübergangsmaßnahmen Millionen DM	Zonenrandvorhaben des Landes insgesamt Millionen DM
	1	2	3	4	5	6	7
Schleswig-Holstein	—	0,6	3,6	5,3	6,5	—	16,0
Niedersachsen	11,1	0,1	—	10,0	—	7,6	28,8
Hessen	3,6	0,1	—	2,3	—	—	5,9
Bayern	—	1,2	—	11,3	—	—	12,5
Summe [1])	14,6	2,0	3,6	28,8	6,5	7,6	63,2

[1]) Summen aus nichtgerundeten Werten

Tabelle 12

Wasserstraßen-Investitionen in den Jahren 1976 und 1977

Maßnahmen (v. H. im Zonenrand-Gebiet) [1])	Ausgaben in Millionen DM 1976	1977
Trave (100)	2,8	2,8
Nord-Ost-See-Kanal (7)	19,3	19,0
Elbe-Seiten-Kanal (100)	129,0	109,6
Mittelland-Kanal-Ost (80)	22,4	20,0
Main-Donau-Kanal (10)	9,7	12,3
Elbe-Lübeck-Kanal (100)	—	5,0
Sonstige (100)	10,0	10,0
Summe Zonenrand-Gebiet	193,2	178,7

[1]) Die v. H.-Sätze stellen Kostenanteile dar

Tabelle 13

Vergabesumme der DB-Aufträge nach VOB und VOL für die Jahre 1976 und 1977

Bundesland	an Bewerber im Zonenrandgebiet Millionen DM	insgesamt im jeweiligen Bundesland Millionen DM
	1	2
Schleswig-Holstein ...	90	141
Niedersachsen	930	1 791
Hessen	160	714
Bayern	205	1 867
Summe ...	1 385	4 513

Tabelle 14

Vergabesumme der Aufträge im Bundesfernstraßenbau für die Jahre 1976 und 1977

Bundesland	an Bewerber im Zonenrandgebiet Millionen DM	insgesamt im jeweiligen Bundesland Millionen DM
	1	2
Schleswig-Holstein ...	314,3	359,8
Niedersachsen	343,3	988,4
Hessen	262,0	1 047,3
Bayern	451,1	2 260,3
Summe ...	1 370,7	4 655,8